

# 函館市交通事業経営ビジョン【概要版】

## 1 函館市交通事業経営ビジョンの策定にあたって

### 1 策定の趣旨

本市の交通事業は、これまで「函館市交通事業経営計画（第2次）」に基づき経営の健全化に取り組み、平成26年度末に市バス事業の累積資金不足額が解消されましたが、今後も人口の減少に伴う利用者の減少や老朽化した施設の更新費用の増加が見込まれる状況にあります。その一方で、函館アリーナや北海道新幹線の開業に伴う観光客等の利用が増加するなど、事業を取り巻く環境に良い変化も生じています。

こうした中、市電には、「人と環境に優しい公共交通機関」として、安全な輸送サービスの提供はもとより、市民が安心して暮らすことができるまちづくりや観光客をはじめとする交流人口の拡大へ寄与すること、さらには、賑わいのある都市空間の創造へ貢献することなどの役割も求められているところです。

本ビジョンは、今後の本市における交通事業の安定した事業経営のため、目指すべき方向性を明らかにし、望ましい姿に向けた取組を示す指針として策定するものです。

### 2 函館市交通事業経営ビジョンの位置付けと計画期間

本ビジョンは、「函館市交通事業経営計画（第2次）」の後継計画として、「函館市基本構想」との整合を図り、「函館市地域公共交通網形成計画」をはじめとする函館市のまちづくりや観光に関する計画と調和が保たれた計画とし、計画期間を平成29年度から平成38年度までの10年間とします。

## 2 函館市の路面電車について

本市の路面電車は、大正2年に明治後期から北海道で唯一運行していた馬車鉄道を電化して東雲町～湯の川間を開業したことに始まり、昭和18年に函館市が事業を引き継ぎました。

その後、人口の増加とともに市電の利用者も増え続け、軌道を延伸するなど事業は拡大路線を進みましたが、昭和40年代に入ると一転し、自家用自動車の普及や市中心部から郊外への住宅地の移動などによって利用者が年々減少し続けたため、路線の縮小や資産の売却などの様々な対策を実施することによって、経営の健全化に努めてきました。

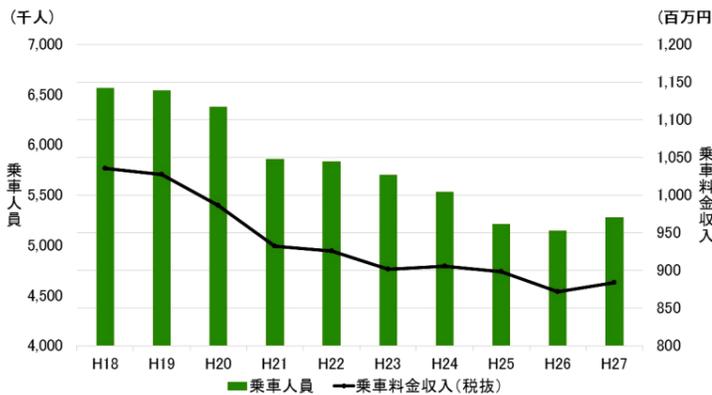
現在も函館市の人口減少に伴って市電の市民利用は減少傾向にあります。平成27年度は函館アリーナや北海道新幹線の開業などによって国内外の観光客等の利用が伸び、乗客数が増加したところです。

## 3 交通事業の現状

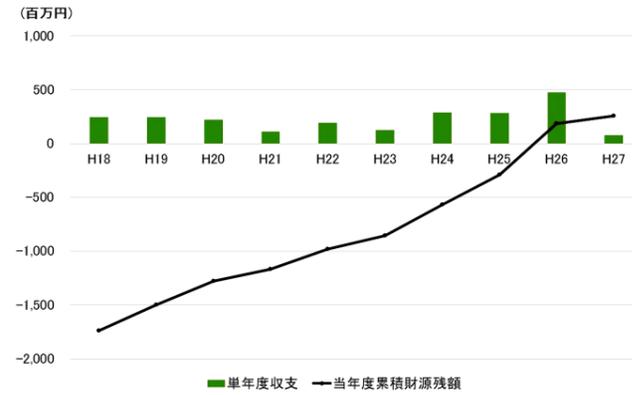
### 1 経営の現状

乗車人員は、近年はほぼ横這いで推移しているものの、平成27年度は約530万人となっており、平成18年度の660万人と比べて約130万人減少しています。また、乗車料金収入は、平成27年度は約8億8千万円となっており、平成18年度の約10億4千万円と比べて約1億6千万円減少しています。交通事業は、これまで利用者の減少などにより厳しい経営状況が続いていたため、平成12年度から2次にわたる経営計画に基づき、一般会計の支援を受けながら事業の健全化に努めてきたことで、平成15年度から単年度収支の黒字を維持し、平成12年度に約17億円あった累積資金不足額は平成26年度に解消され、平成27年度では約2億6千万円の財源を確保しています。

【乗車人員と乗車料金収入の推移】



【単年度収支と累積財源残額の推移】



### 2 施設の現状

線路関係施設のうち軌道については、毎日の電車の運行によりレールの摩耗や軌道の傷みが生じることから、定期的な点検整備や計画的な軌道改良が必要となります。このため、函館市交通事業経営計画（第2次）においては、10年間で2,000mの軌道改良を計画し、これまで計画どおり実施してきました。また、停留場については、函館駅前および五稜郭公園前、中央病院前の3停留場についてデザイン性の高い停留場に全面改築しましたが、約半数の停留場では上屋が未整備であったり、安全地帯がスロープ化されていない状況にあります。

電路関係施設のうち、変電設備については当面更新の必要性は低い状況ですが、電車へ電力を供給する架線や電車専用信号などの保安設備については、軌道同様に計画的な更新が必要となります。

車両については、現在保有する車両の多くが昭和20～40年代に製造された古い車両であり、一部の車両では冬期間の融雪剤の影響などにより車体に腐食が見受けられる状況にあるため、今後は車両の計画的な更新や劣化の状況に応じた車体改良が必要となります。

### 3 安全の現状

安全な輸送への取組としては、計画的な施設の改良や車両の更新などのほか、経営トップの主導による安全管理体制のもと、各種研修や訓練などを通じて職員の技術の向上や安全意識の醸成に努めるなど、安全対策の確実な実施に努めています。

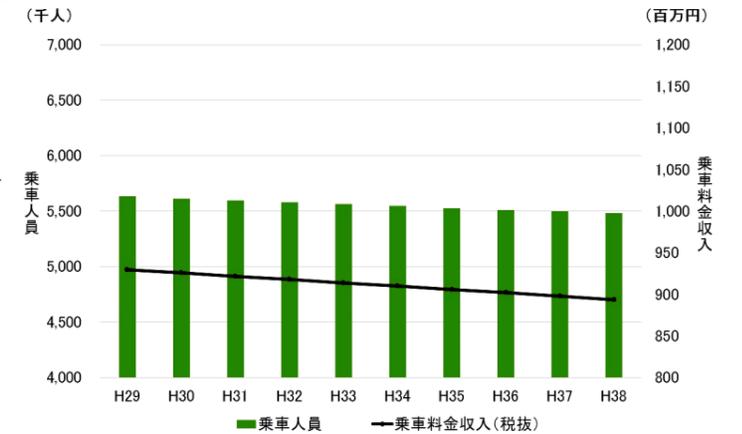
## 4 交通事業の将来の事業環境と課題

### 1 将来の事業環境と課題

北海道新幹線の開業による観光客等利用者の増加により、平成28年度の乗車料金収入は対前年比で増額となる見込みですが、その後は人口の減少などによる市電利用者数の減少により、長期的には乗車人員や乗車料金収入は、減少していくものと予測されます。

このため、将来にわたって路面電車を維持していくため、引き続き輸送の安全確保に向けた各種対策を行うとともに、より一層の利用促進を図ることで必要な収入を確保していくことが重要な課題となっています。

【乗車人員と乗車料金収入の見通し】



## 5 交通事業の目指すもの

### 1 基本理念

函館市において路面電車は、身近な乗り物として古くから市民に愛され、親しまれてきました。また、公共交通機関として市民や観光客のモビリティを支える重要な都市基盤というだけでなく、その歴史的な背景・文化的要素から、観光資源としての役割も果たしてきました。

平成25年6月には路面電車開業100周年を迎え、翌26年度末に累積資金不足額の解消を果たし、27年度には函館アリーナや北海道新幹線の開業に伴って、国内外の観光客等による需要の増加が見込まれる状況になりました。

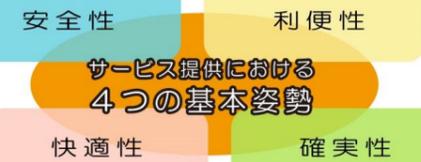
一方で、人口減少や高齢化の進行が見込まれる中であっても、市民生活の利便性を維持していくために、市電には高齢者をはじめとする市民の手軽で安心できる移動手段としての役割が求められているところです。

このような状況を踏まえ、これから先も市民の足である市電を守り続けていくために、観光客等の需要を取り込むとともに、市民をはじめとする多くの方々にご利用いただくための施策に取り組んでいく必要があります。

このため、本ビジョンにおいては、基本理念に基づき、輸送の安全確保はもとより、便利で、快適で、定時性を保ったサービスの提供を基本姿勢とします。

### 交通事業の基本理念

市民生活を支える安全で快適な公共交通機関として、お客様のニーズを考えたサービスの提供に努め、効率的な事業運営を行うこと



## 2 基本方針

基本理念の実現に向け、次の4つの基本方針を設定します。

### 1 安全で信頼される公共交通

安全管理体制の強化や安全に配慮した投資を計画的に実施し、お客様が安心して利用できるよう、より一層の安全性の強化を図ります。

### 2 便利で快適な輸送サービスの提供

定時性の確保はもちろん、お客様が便利で快適に利用できるよう、利用者目線に立ったサービスの提供に取り組みます。

### 3 まちや地域への貢献

人と環境に優しい路面電車として、公共交通機関への転換が促進されるよう、市の関係施策と連携するとともに、積極的なPR活動などに取り組みます。

### 4 経営基盤の強化

収益力強化のため、より一層の増収増客対策を進めるとともに、組織力を強化し、効率的で安定した経営をめざします。

## 6 将来へ向けた目標と取組

| 基本方針              | 施策目標         | 主要施策  |
|-------------------|--------------|---|
| 1 安全で信頼される公共交通    | (1) 安全性の向上   | ①施設の計画的な改良・更新<br>②運転技能向上への取組の推進<br>③安全管理体制の強化<br>④軌道内電車優先運行についての啓発強化                |
| 2 便利で快適な輸送サービスの提供 | (1) 快適性の向上   | ①車両の改良・更新<br>②職員の接遇マナーの向上   |
|                   | (2) 利便性の向上   | ①情報発信の強化<br>②ICカードシステムの活用<br>③乗客需要に見合った適切な運行本数の確保<br>④料金体系についての調査研究<br>⑤交通機関相互の連携強化 |
| 3 まちや地域への貢献       | (1) 地域社会への貢献 | ①地域を支える取組の推進<br>②人にやさしい公共交通へ向けた取組の推進<br>③環境負荷の低減                                    |
| 4 経営基盤の強化         | (1) 収益力の向上   | ①市電の利用促進<br>②広告料収入の確保   |
|                   | (2) 経営の効率化   | ①コスト削減の取組の推進<br>②効率的な組織づくり  |

## 7 安定した事業運営に向けて

### 1 投資計画

交通事業の施設整備の内訳は、軌道費として毎年継続的に実施している軌道改良のほか、安全地帯の改良などを見込み、電路費として国道の無電柱化に伴う架線等の改良などを見込んでいます。さらに、車両費として老朽化した車両に替えて3両の超低床車の購入と17両の車体改良を見込んでおり、計画期間10年間の投資額の合計は、約40億円となっています。

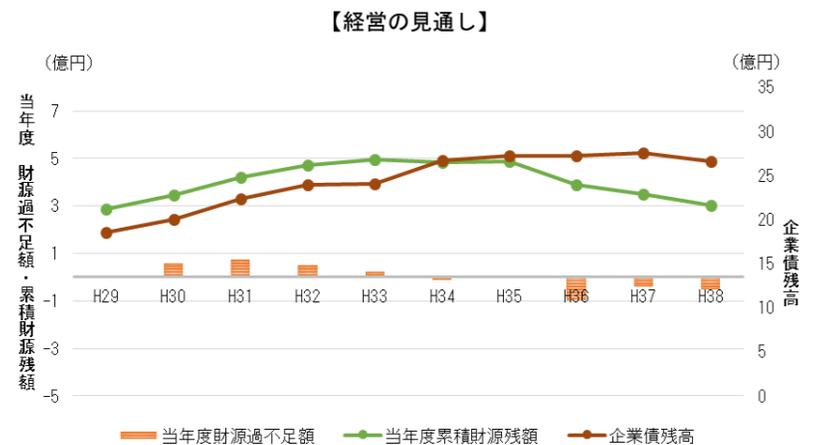
(税込単位：百万円)

| 区分    | H29          | H30 | H31 | H32 | H33 | H34 | H35 | H36 | H37 | H38 | 計画期間計 |       |
|-------|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|
| 建設改良費 | 軌道費          | 25  | 132 | 283 | 332 | 192 | 100 | 197 | 219 | 234 | 134   | 1,848 |
|       | 電路費          | 25  | 34  |     | 29  | 6   | 210 | 6   | 6   | 6   | 6     | 330   |
|       | 車両費          | 350 | 213 | 215 | 127 | 243 | 186 | 140 | 90  | 243 | 49    | 1,855 |
|       | 機械その他固定資産取得費 | 2   |     |     |     |     |     |     |     |     |       | 2     |
| 合計    | 402          | 378 | 497 | 488 | 442 | 496 | 344 | 315 | 483 | 190 | 4,036 |       |

(注) 四捨五入の関係で、計と内訳とは必ずしも一致しません。

### 2 経営の見通し

輸送の安全の確保と将来にわたる事業の安定的な運営のため、車両および軌道の改良事業費を増額することから、企業債残高は平成29年度の約19億円から平成38年度には約27億円に増加する見込みですが、当年度累積財源は平成38年度においても約3億円を確保する見通しとなっており、おおむね健全な経営を維持できる見込みとなっています。今後は、将来にわたって持続可能な公共交通網の構築に向けて市電の役割を果たしていくことはもとより、安定的な経営の維持を前提とした利用しやすい料金体系について調査研究を進めていきます。



## 8 ビジョンの実現に向けて

本ビジョンの実現に向けた施策の実施にあたっては、PDCAサイクルによる進行管理を行い、今後の交通事業を取り巻く環境の変化に対応するために、必要に応じて見直しを行います。

また、本ビジョンの見直しにあたっては、施策の進捗状況や評価の結果などを函館市企業局経営懇話会に報告し、それらに対する意見などを参考にしながら、見直しを進めていきます。

